



Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord
p.a. Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam

Minister van Verkeer en Waterstaat
Mevrouw drs. K.M.H. Peijs
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: ondersteuning Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid
Bijlage: Startdocument Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid

Leidschendam, 25 februari 2005

Geachte mevrouw Peijs,

Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) in april 2004 is door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB het voorstel gedaan om te komen tot een verkeersveiligheidsakkoord. De gedachte was dat zo'n akkoord er toe zou kunnen bijdragen de verkeersveiligheid voldoende hoog op de politieke agenda te houden en mede daardoor een nieuwe impuls te geven aan het verder duurzaam veilig maken van het verkeer. Integratie met andere beleids-terreinen zou daarin een prominente plaats moeten krijgen. Grotere betrokkenheid van andere partijen dan de overheden zou daarmee moeten worden bevorderd.

U hebt dit voorstel op genoemd congres positief ontvangen en u inmiddels in dezelfde termen in de Kamer geuit. Naar aanleiding hiervan heeft zich een Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord gevormd, bestaande uit betrokkenen van onder andere SWOV, ANWB en 3VO, die dit plan verder is uit gaan werken.

Inmiddels heeft er met steun van uw departement een aantal verkenningen plaatsgevonden naar de behoeften aan en het draagvlak voor een mogelijk Verkeersveiligheidsakkoord. Op basis hiervan heeft de Initiatiefgroep een Startdocument opgesteld (zie bijlage) voor wat we een Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid willen noemen. Hierin wordt geschetst hoe de Initiatiefgroep gestalte denkt te geven aan het voorgestelde initiatief.

Als eerstvolgende fase stelt de Initiatiefgroep voor een kwartiermaker aan te zoeken die, met het Startdocument als basis, organisaties die van belang (kunnen) zijn voor de verkeersveiligheid gaat interesseren voor participatie aan dit initiatief. Organisaties zullen daarbij aan kunnen geven op welke punten zij van betekenis kunnen zijn voor de verkeersveiligheid, op welke punten zij behoefte hebben aan onderlinge afspraken en samenwerking en op welke punten het initiatief faciliterend zou kunnen optreden.

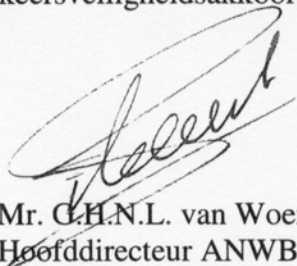
Wij verwachten dat voor de zomer 2005 duidelijkheid moet kunnen ontstaan over de kansrijkheid van dit initiatief.

De Initiatiefgroep wil dit voorstel gaarne persoonlijk aan u komen toelichten en met u tot afspraken komen tot verdere stappen om dit initiatief tot een succes te maken.

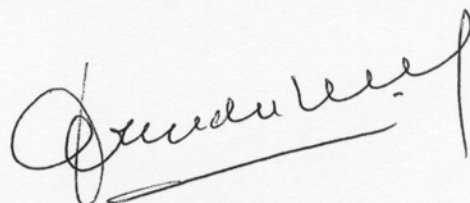
Hoogachtend,
Namens de Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord,



Ir. F.C.M. Wegman
Directeur SWOV



Mr. G.H.N.L. van Woerkom
Hoofddirecteur ANWB



J.C.Th. van der Doef
Voorzitter 3VO

STARTDOCUMENT LANDELIJK INITIATIEF VERKEERSVEILIGHEID

Opgesteld door de Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord

1. Voorbereidende bewegingen

Tijdens het Nationaal Verkeersveiligheidscongres (NVVC) in de Doelen in Rotterdam in april 2004 is door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV en de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB gewezen op de behoefte aan een nieuw elan voor de verkeersveiligheid en is het idee geopperd te komen tot een verkeersveiligheidsakkoord.*). *De gedachte was, dat zo'n akkoord er toe zou kunnen bijdragen de verkeersveiligheid voldoende hoog op de politieke agenda te houden en mede daardoor een nieuwe impuls te geven aan het verder duurzaam veilig maken van het verkeer.* Integratie met andere beleidsterreinen zou daarin een prominente plaats moeten krijgen. Grotere betrokkenheid van andere partijen dan de overheden zou daarmee moeten worden bevorderd.

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dit initiatief op genoemd congres positief ontvangen en inmiddels is in oktober 2004 naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer toegezegd dat de minister het voortouw zal nemen bij het tot stand komen van een verkeersveiligheidsakkoord. Van rijkszijde zal daarbij uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, zoals neergelegd in de Nota Mobiliteit, uitgangspunt zijn.

Intussen heeft zich in de zomer van 2004 op initiatief van de SWOV een Initiatiefgroep Verkeersveiligheidsakkoord gevormd. Deze groep bestaat uit personen die kennis hebben van het terrein van de verkeersveiligheid en afkomstig zijn uit diverse instellingen en organisaties die voor een verkeersveiligheidsakkoord van betekenis zijn **). Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de activiteiten van de initiatiefgroep gevolgd en actief medewerking verleend door een opdracht te verstrekken: "Verkenning Verkeersveiligheidsakkoord". Een dergelijke verkenning werd door de Initiatiefgroep wenselijk geacht omdat er nog onvoldoende inzicht was in het draagvlak, de inhoud, de vorm, het proces van realisering en de betrokkenheid van partijen bij een dergelijk akkoord. De verkenning is uitgevoerd door een rondgang te maken langs vertegenwoordigers van partijen die mogelijk bij het tot stand komen van een verkeersveiligheidsakkoord betrokken zouden worden. De rapportage is in december 2004 verschenen.

2. Resultaten van de verkenning

In hoofdlijnen komt het resultaat van de verkenning op het volgende neer.

Er gebeurt al veel en met veel inzet op decentraal niveau. Men is bereid en van plan de inspanningen te intensiveren en voelt zich daarin aangespoord door de taakstellingen uit de Nota Mobiliteit. Een landelijk verkeersveiligheidsakkoord lijkt daarvoor niet nodig, misschien leidt het zelfs de aandacht af. Hier en daar is vrees voor herintroductie van centrale sturing, terwijl juist de laatste jaren naar provincies en regio's is gedecentraliseerd. Er is wel begrip voor de noodzaak van en belangstelling om bij te dragen aan ontwikkelingen die op centraal niveau of door landelijk georganiseerde partijen tot stand moeten worden gebracht, zoals handhaving, kennisoverdracht en beleidsinnovatie.

In de rapportage wordt vervolgens een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbevelingen laten zich als volgt samenvatten:

Zie af van een landelijk verkeersveiligheidsakkoord als daarmee centrale sturing vanuit de centrale overheid wordt geïntroduceerd, maar kies voor een regionale aanpak. Stimuleer het tot stand komen van regionale verkeersveiligheidsakkoorden tussen overheden, politie en justitie, maatschappelijke en belangenorganisaties, kennis- en onderwijsinstellingen en bedrijven. Vorm een landelijk platform waar het realiseren van regionale verkeersveiligheidsakkoorden wordt gestimuleerd en ondersteund, waar landelijke activiteiten op het gebied van verkeersveiligheid worden gecoördineerd en waar initiatieven worden genomen die leiden tot verbreding van inhoud (integratie met andere beleidsterreinen) en vergroting van draagvlak (maatschappelijke en belangenorganisaties, bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen).

Tenslotte bevat de rapportage een aantal procedurele stappen om de aanbevelingen te realiseren. Een en ander mondt uit in de aanbeveling op een Nationaal Verkeersveiligheidscongres Extra in 2005 te rapporteren over de genomen acties en wellicht presentatie van twee voorbeeldregio's die met regionale verkeersveiligheidsakkoorden op weg zijn.

3. Beoordeling door de Initiatiefgroep

De Initiatiefgroep heeft zich beraden over de resultaten en aanbevelingen uit de rapportage. Deze gaven aanleiding tot nadere bezinning op hoe een verkeersveiligheidsakkoord werkelijk zou bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid en aan het bereiken van de door de rijksoverheid in de Nota Mobiliteit geformuleerde doelstellingen en de daaraan ontleende taakstellingen per provincie en regio krachtens de Planwet verkeer en vervoer.***)

Het resultaat van dit beraad laat zich als volgt omschrijven:

De initiatiefgroep is van oordeel, dat een landelijke bundeling van krachten op het gebied van de verkeersveiligheid van grote betekenis is om de op het NVVC 2004 geformuleerde gedachte vorm te geven. Een dergelijke bundeling laat de eigen centrale verantwoordelijkheid van de rijksoverheid en de decentrale verantwoordelijkheden van provincies en regio's voor het bereiken van doelstellingen uit de Nota Mobiliteit onverlet. De constatering dat er meer partijen dan alleen de overheden ambities hebben of betrokken zijn (of zouden moeten zijn) bij verdere verbetering van de verkeersveiligheid ondersteunt deze opvatting van de Initiatiefgroep. De waarde van een (landelijke) bundeling schuilt dus vooral in het aan elkaar verbinden van alle organisaties en instellingen die het belang van de verkeersveiligheid onderschrijven en zich daarin actief willen tonen. Bundeling leidt tot uitwisseling. Uitwisseling tot meerwaarde en efficiëntiewinst. Daarmee wordt het belang van de verkeersveiligheid gediend. Op deze wijze kan tevens het gat worden gevuld dat is ontstaan door decentralisatie naar provincies en regio's enerzijds en – als logisch gevolg daarvan – een terugtrekkende rijksoverheid.

De missie voor een dergelijke landelijke bundeling van krachten kan worden omschreven als: het uitwisselen, verspreiden en ontwikkelen van kennis over verkeersveiligheid en over door alle betrokkenen bereikte resultaten op het gebied van de verkeersveiligheid, om daarmee te bevorderen dat de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit (sneller) worden bereikt.

Vervolgens heeft de Initiatiefgroep zich beraden over de wijze waarop een dergelijke bundeling vorm moet krijgen. Een landelijk "akkoord" tussen partijen, die al een eigen verantwoordelijkheid hebben (rijk, provincies, regio's), wekt al snel de indruk verplichtingen op te leggen. Een landelijk "platform" dreigt als snel als de zoveelste ster aan een firmament van polderachtige instituties te worden neergezet. Wellicht dekt **Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid** voorlopig het beste de lading: deze benaming geeft ruimte, beperkt geen van de gevestigde instituties in hun eigen taakopvatting en klinkt uitnodigend om te

participeren. Wie wil niet meewerken aan een initiatief om de verkeersveiligheid verder te verbeteren? Daar moet je bij willen horen!

Een Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid zet – als uitwerking van de missie – vier sporen van activiteit uit als aanvulling op en ter stimulering van de activiteiten in provincies, regio's en gemeenten:

- **het versterken van de publieke en politieke betrokkenheid;**
- **het verspreiden en uitwisselen van bereikte resultaten;**
- **het geven van een impuls aan kennisontwikkeling;**
- **het stimuleren van bijzondere inspanningen en innovaties.**

Om deze activiteiten tot uitvoering te brengen dient te kunnen worden beschikt over mogelijkheden om resultaten (van samenwerking) op het gebied van de verkeersveiligheid te monitoren, daarover te rapporteren aan publiek en politiek, workshops en bijeenkomsten te organiseren, prijzen toe te kennen, etc.. Daarbij is belangrijk dat de activiteiten zich enerzijds richten op regiogrensoverschrijdende c.q. landelijke items en anderzijds op het behulpzaam zijn bij het bereiken van concrete resultaten en verbreding van het verkeersveiligheidsbeleid binnen de regio's. Het tot stand komen van regionale verkeersveiligheidsakkoorden kan – wanneer kan worden aangetoond dat de bestrijding van de verkeersonveiligheid daarmee een extra impuls krijgt - als bijzondere inspanning worden beloond.

4. Hoe komt een Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid tot stand?

Een kwartiermaker probeert met dit startdocument als basis positieve waardering voor het initiatief te verkrijgen in de wereld van bestuurders, maatschappelijke en belangenorganisaties, bedrijfsleven en deskundigen. Deze kwartiermaker moet voldoende landelijke bekendheid genieten, deuren kunnen openen, de missie kunnen uitdragen, partijen bijeenbrengen en bovenal: zeer gemotiveerd zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van deze aanpak.

De start van het initiatief zou moeten worden gefaciliteerd door de minister van Verkeer en Waterstaat, die immers in de Tweede Kamer heeft toegezegd het voortouw te zullen nemen. Deze wordt gevraagd een startbudget ter beschikking te stellen voor werkzaamheden van de kwartiermaker, en voor het onder zijn/haar leiding laten opstellen van een werkplan en communicatieplan. In deze plannen worden afspraken gemaakt over de organisatie- en communicatiekracht en middelen die ter beschikking kunnen worden gesteld door de deelnemende overheden, organisaties, instellingen, bedrijven enz .

De kwartiermaker wordt ondersteund door een gangmaker die de werkzaamheden van de kwartiermaker voorbereid en hem/haar begeleid. Inhoudelijke inbreng in en productiecapaciteit voor het werk- en communicatieplan wordt gewaarborgd door inschakeling van de SWOV. De SWOV kan bijvoorbeeld haar expertise rond 'Duurzaam Veilig versie 2.0' inbrengen. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV) wordt uitgenodigd hierin te participeren om bij te dragen aan het inbedden van verkeersveiligheid binnen andere deelterreinen van het verkeer en vervoer. Ook zal nadere samenwerking met politie en justitie worden ontwikkeld, met maatschappelijke en belangenorganisaties en met het bedrijfsleven. De huidige of nog met enkele betrokkenen uit te breiden Initiatiefgroep kan als begeleidingsgroep functioneren. De begeleidingsgroep functioneert dan als klankbord en adviseur voor de kwartiermaker en gangmaker.

Het werk- en communicatieplan kan worden gepresenteerd op een (bijzondere?) bijeenkomst van het Nationaal VerkeersVeiligheidsCongres NVVC in de tweede helft van

2005. Daarmee kan de daadwerkelijke start van het Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid worden gemarkeerd en ruime publiciteit rondom het initiatief worden gegenereerd.

5. Globale planning

Hierbij is een overzicht opgenomen van de aanpak en de tijdsplanning voor het tot stand komen van een Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid. Het schema spreekt voor zich. Afhankelijk van de inhoud en aanvaarding door betrokken partijen van het werk- en communicatieplan zullen na het nemen van een GO-besluit verdere stappen in fase 3 worden gezet. Denkbare uitkomsten zijn dan het instellen van een vast platform van participanten en het aantrekken van een vaste voorzitter en ondersteuning voor het Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid. Dan komt ook in beeld of er behoefte en reden is te komen tot het sluiten van een akkoord op landelijk niveau. Verder zou voortzetting van het NVVC – als vast jaarlijks verantwoordings- en publiciteitsmoment - in het kader van dit initiatief kunnen worden geplaatst.

Fase	Actie	Producten	Timing
1. Initiatieffase	Initiatiefgroep Verkeersveiligheids- Akkoord	1. Verkenning draagvlak 2. Startdocument	Oktober 2004 – Februari 2005
2. Voorbereidingsfase	Kwartiermaker, gangmaker; SWOV, KPVV, politie en justitie, maatschappelijke en belangenorganisaties bedrijfsleven; Begeleidingsgroep	1. Werkplan 2. Communicatieplan 3. Voorstel fase 3	Februari 2005- Zomer 2005
GO of NO GO besluit Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid	SWOV, ANWB, 3VO, VenW i.s.m. kwartiermaker en gangmaker	Nationaal Verkeersveiligheids congres Extra	Najaar 2005
3. Oprichtings- en implementatiefase	Afhankelijk van voorstellen voor aanpak fase 3	1. start uitvoering werkplan 2. start uitvoering communicatieplan	Najaar 2005 – Voorjaar 2006
4. Formele start Landelijk Initiatief Verkeersveiligheid		Nationaal Verkeersveiligheids congres 2006	Voorjaar 2006

*) Voor meer informatie wordt verwezen naar de toespraak van de heer F.C.M. Wegman "Naar een tweede generatie duurzaam-veilig maatregelen: aanzet tot discussie over de toekomst van Duurzaam Veilig, gegeven op het Nationaal VerkeersVeiligheidsCongres van 21 april 2004" (SWOV-publicatie R-2004-8).

**) deelnemers aan de Initiatiefgroep zijn:

- Mevr. dr. L. Aarts, onderzoeker en projectsecretaris Duurzaam Veilig Visie versie 2.0 van de SWOV

- Mevr. L. Mulderij – de Vries, vice-voorzitter 3VO

- Mevr. Drs. M. van der Zee (tot 1 januari 2005) en Dhr.Mr. S.G.Schouten, ANWB

- Dhr. ir. F.C.M. Wegman, directeur van de SWOV

- Dhr. ir. W. Wessels, strategisch adviseur van het Regionaal Orgaan Amsterdam (ROA) en lid van de Programma Advies Raad van de SWOV

***) het betreft hier taakstellende afspraken tussen de rijksoverheid en de twaalf provincies en zeven kaderwetgebieden.